



IL TESORO DELLE CITTÀ

Strenna 2022

Collana dell'Associazione Storia della Città

Steinhäuser Verlag // Editore



Full book free download

Il presente volume è
stampato in bianco e nero.
È consultabile e scaricabile
gratuitamente a colori su
www.storiadellacitta.it

IL TESORO DELLE CITTÀ

Collana dell'Associazione Storia della Città
diretta da Marco Cadinu

SCIENTIFIC COMMITTEE

Stefania Aldini	Fabio Lucchesi
Federica Angelucci	Enrico Lusso
Carla Benocci	Stefano Mais
Clementina Barucci	Maria Teresa Marsala
Gemma Belli	Francesca Martorano
Gianluca Belli	Paolo Micalizzi
Claudia Bonardi	Raimondo Pinna
Alessandro Camiz	Paola Raggi
Teresa Colletta	Stefania Ricci
Gabriele Corsani	Pasquale Rossi
Serena Dainotto	Anna Sereni
Elisabetta De Minicis	Ettore Sessa
Chiara Devoti	Ugo Soragni
Nicoletta Giannini	Donato Tamblè
Antonella Greco	Mauro Volpiano
Giada Lepri	Laura Zanini

ISBN 978-3-942687-56-0

© 2022 Steinhäuser Verlag, Wuppertal
© 2022 Associazione Storia della Città

All rights reserved
First edition: December 2022

Graphic Design
Stefano Mais

Typesetting
Fira Sans
by Erik Spiekermann, 2013
SIL Open Font License Version 1.1

La redazione del volume "Il Tesoro delle Città.
Strenna 2022" è stata curata da Stefano Mais

Cover image
Napoli, Monastero di Santa Chiara, chiostro,
Architetto Antonio Vaccari, maestri delle
maioliche policrome Donato e Giuseppe
Massa, 1940. Scena di porto con donna alla
fontana decorata con cavalli, nave da carico
alla fonda.



Associazione
Storia della Città

www.storiadellacitta.it
facebook @storiadellacitta

Il Tesoro delle Città
Strenna 2022

Collana dell'Associazione Storia della Città

INDICE

Marco Cadinu

Nota introduttiva 11

Irina Baldescu

Mosaici geografici a Venezia e nel nord-est, tra ideologia e topografia: la veduta a volo d'uccello di Porto Marghera alla Centrale Volpi // *Geographical Mosaics in Venice and Nord-Eastern Italy, between Ideology and Topography: the Bird-Eye View of the Marghera Harbour at the Volpi Power Plant* 16

Meriem Ben Ammar, Stefano Mais

La città e l'architettura medievale tunisina attraverso il diario di viaggio di al-Tijānī (1306-1309) // *The medieval Tunisian city and architecture through the travelogue of al-Tijānī (1306-1309)* 32

Carla Benocci

Scansano (GR) venduto dal duca Alessandro Sforza di Santa Fiora al granduca Cosimo II Medici, 1615: una grave perdita per la contea sforzesca // *Scansano (GR) sold by duke Alessandro Sforza di Santa Fiora to grand duke Cosimo II Medici, 1615: a serious loss for the Sforza county* 56

Marco Cadinu

Per una storia pubblica dell'architettura e della città. "Alla Fonda. Appunti di mare", un film-documentario sui beni culturali lungo la linea di costa visti dal mare // *For a public history of architecture and of the city. "Alla Fonda. Appunti di mare", a documentary film on cultural heritage along the coastline as seen from the sea* 74

Rosario Chimirri

Urbanistica e architettura della classicità in Calabria: quel che resta... // *Urban planning and architecture of classicism in Calabria: what remains...* 90

Teresa Colletta

Putignano. The circular urban plan configuration: the carnival festivity as a touristic opportunity // *Putignano. La configurazione urbana circolare: la festa di carnevale come opportunità turistica* 106

Vincenzo de Nittis

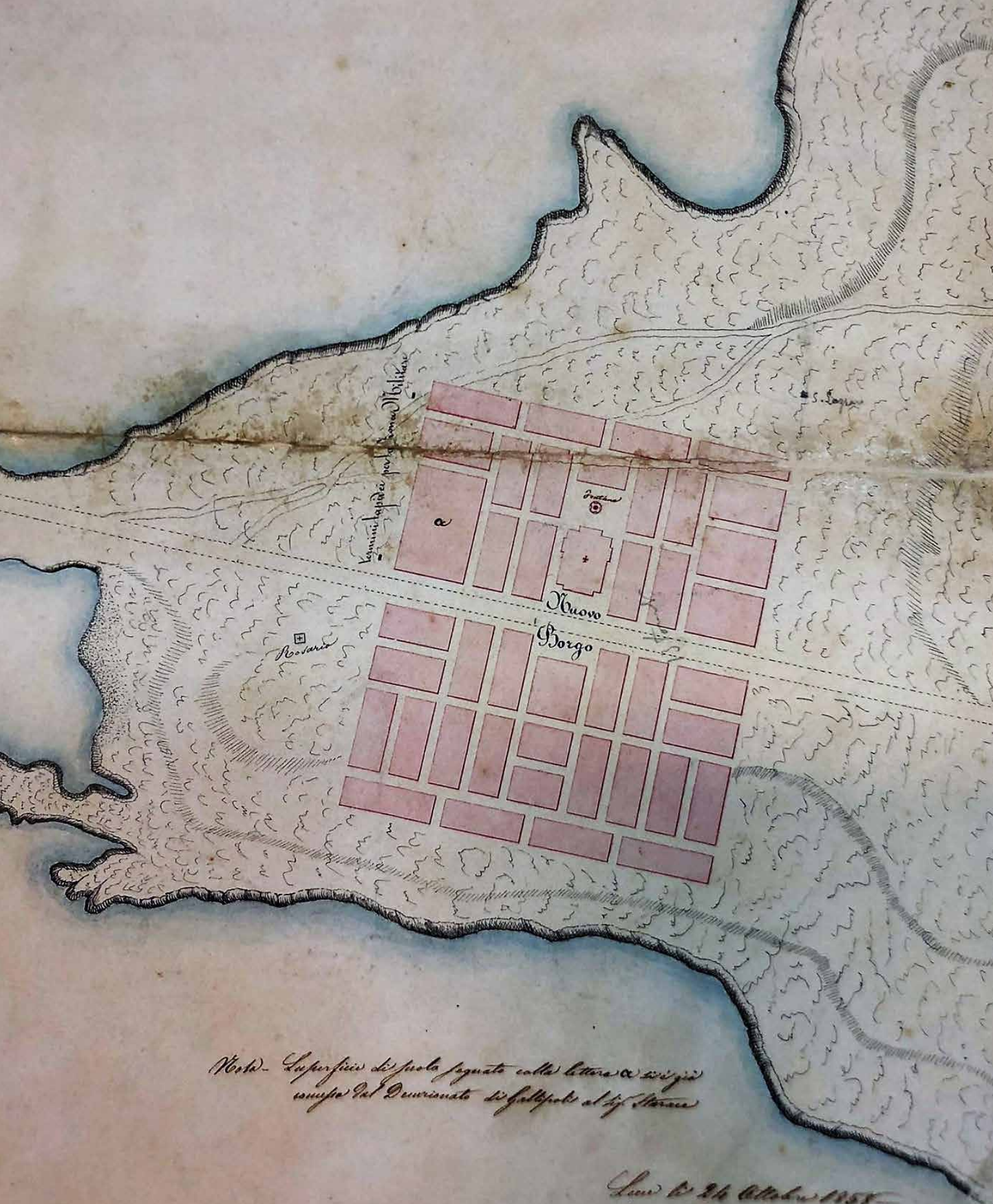
La dimora settecentesca dei Rodinò di Miglione nel suffeudo di Sant'Antonio a Cittannova // *The eighteenth-century home of the Rodino di Miglione in the fief of Sant'Antonio in Cittannova*..... 122

Donato Giancarlo De Pascalis

Vincenzo Ferraresi, Luigi Lamonica e il Nuovo Borgo di Gallipoli: evoluzione urbanistica di un centro mercantile in nuova città residenziale // *Vincenzo Ferraresi, Luigi Lamonica and the New Town in Gallipoli: the urbanistic evolution of a merchant village in a residential town* 136

Stefano Mais

Didattica di architettura per bambine e bambini. Una lezione laboratorio sul Teatro del Mondo di Aldo Rossi alla School of Architecture for Children di Firenze // *Teaching architecture for children. A lesson workshop on Aldo Rossi's Teatro del Mondo at the School of Architecture for Children in Florence* 156



Lettera L indica per lo spazio di 10000

S. Spirito

Parrocchia

Nuovo
Borgo

Rovario

L

Nota- La superficie del suolo segnato colla lettera L si è già
comprato dal Duca di Salaparuta al Sig. Lavinia

Lunedì 24 Ottobre 1758
Sig. Lavinia d'Affari

Donato Giancarlo De Pascalis

Vincenzo Ferraresi, Luigi Lamonica e il Nuovo Borgo di Gallipoli: evoluzione urbanistica di un centro mercantile in nuova città residenziale

Vincenzo Ferraresi, Luigi Lamonica and the New Town in Gallipoli: the urbanistic evolution of a merchant village in a residential town

Abstract

Il contributo esamina la fondazione del borgo nuovo di Gallipoli tra la fine del XVIII secolo e gli inizi del XX, nel periodo di massimo sviluppo economico della città meridionale del Salento. In quest'area, infatti, si raccoglieva gran parte della produzione di Terra d'Otranto destinata soprattutto all'esportazione dell'olio, rendendola il più importante porto del Regno di Napoli, poi incorporato nell'ottocentesco Regno delle Due Sicilie. Tale progresso economico, conseguente all'aumento dei traffici commerciali e marittimi, diede evidentemente impulso ad una crescita demografica che comportò la necessità di riorganizzare la struttura territoriale attraverso la previsione di un centro urbano alternativo, proiettato in nuovi spazi, fuori della cinta muraria cinquecentesca. Passò però più di un secolo per giungere al primo progetto settecentesco della nuova Città, redatto dall'architetto Ferraresi per giungere al progetto definitivo redatto da Luigi Lamonica: obiettivo di questa ricerca è una nuova lettura di questa trasformazione attraverso un rinnovata revisione della vecchia documentazione d'archivio.

The contribution examines the foundation of the new village of Gallipoli between the end of the XVIII century and the beginning of XXs, in the period of best economic development of the southern city of Salento. In this area, in fact, a large part of the production of Terra d'Otranto was collected, destined above all for the export of oil, making it the most important port of the Kingdom of Naples, later incorporated into the nineteenth-century Kingdom of the Two Sicilies. This economic progress, consequent to the increase in commercial and maritime traffic, evidently gave impetus to a demographic growth which entailed the need to reorganize the territorial structure through the provision of an alternative urban center, projected into new spaces, outside the sixteenth-century city walls. However, more than a century passed to reach the first eighteenth-century project of the new Town, drawn up by architect Vincenzo Ferraresi to reach the final project drawn up by Luigi Lamonica: the aim of this research is a new reading of this transformation through a renewed revision of the archive's old documentations.

Parole chiave / Key Words

città nuove, fondazioni, piano regolatore, illuminismo, Puglia, Salento
new cities, foundations, urban planning, Enlightenment, Puglia, Salento

A fronte: particolare della Fig. 5.

Premessa

Alla fine del '700 la città Gallipoli visse la massima evoluzione nella sua organizzazione interna come anche nel controllo del territorio di Terra d'Otranto¹: in quel periodo, infatti, essa rappresentava un fulcro di funzioni amministrativo-politiche quali il *Capoluogo di Circondario*, raggruppante 46 comuni e 36 frazioni, la sede di *Sottoprefettura* con esercizio di amministrazione sopra 13 mandamenti e una *Sede Episcopale* e la *Dogana di prima classe*.

La presenza di ambasciate straniere - se da una parte sanciva l'importanza politica di Gallipoli - ancor di più ne evidenziava il valore economico: esse infatti erano garanti degli interessi e delle relazioni commerciali che i propri Stati avevano con la città, scambi che avevano come egemone protagonista l'olio, la cui enorme produzione di Terra d'Otranto destinata all'esportazione si radunava per la massima parte proprio a Gallipoli, trasformandola nel più importante porto del Regno di Napoli prima, delle Due Sicilie poi. Nel 1581 e nel 1590 due bolle pontificie davano "*l'assoluzione collettiva dell'involontario peccato di non santificare le feste*" agli scaricatori gallipolini costretti a lavorare anche nei giorni festivi²; nel 1688 si caricavano nel porto di Gallipoli ogni giorno circa 1.000 quintali di olio; nel 1880 si imbarcavano da Gallipoli 60.000 quintali di olio ed oltre 70.000 di vino³.

Indicazioni di rilievo, forniti da Giovanni Bernardini⁴, evidenziano la massima attività di Gallipoli con l'inizio del nuovo secolo⁵, cui fece seguito

1. Il ruolo che la città svolse quale legante tra le funzioni amministrative e la realtà economica di tale parte del Salento può essere palesemente rappresentato dall'elenco dei Vice Consoli presenti a Gallipoli nel 1880, rappresentanti la Svezia, la Norvegia, il Portogallo, la Spagna, l'Austria, la Danimarca, l'Inghilterra, la Russia, i Paesi Bassi, l'Olanda, l'Impero Ottomano e la Francia. Cfr. Giacomo ARDITI, *La corografia storica di Terra d'Otranto*, Lecce, 1879, p. 210.

2. Si doveva lavorare anche nei giorni festivi ed i gallipolini furono esonerati, su loro richiesta, dall'osservanza di santificare le feste dalle Bolle papali del 18 aprile 1581 e 28 febbraio 1590 emanate, rispettivamente, da Gregorio XIII e Sisto V ed indirizzate entrambe «*Dilectis filiis Communitatis, et hominibus Gallipolitanis*».

3. In quegli anni si completava la costruzione del porto, che secondo l'Arditi nel 1880 era "*In gran parte costruito, ora i legni ancorati vi stanno piuttosto bene, e vi staranno ancora meglio ad opera compiuta*". Da più di un secolo Gallipoli reclamava la necessità di un porto protetto dalle violentissime mareggiate di libeccio e scirocco, che distruggevano le navi ancorate nella rada dell'isola. Il primo progetto risaliva al 1773 a cura del barone e ingegnere idraulico Antonio D'Argemont, inviato del re Ferdinando IV Borbone; nel 1797 un altro progetto fu redatto dall'Ing. Carlo Pollio; nel 1828 se ne occupò l'ispettore generale Giuliano de Fazio. L'ultimo a firma dell'Ing. Ercole Lauria, del 1847, dopo numerose vicissitudini vide l'inizio dei lavori il 17 aprile 1857.

4. Giovanni BERNARDINI, *Incontri e problemi a Gallipoli*, in: «Il Campo», anno V, n. 2, Ed. Salentina, Galatina 1959.

5. Tra il 1906 ed il 1910 furono esportati dalla città oltre 350.000 tonnellate di merci (cioè 700.000 quintali annui, contro le di 150.000 del 1880), che scesero, tra il 1911 ed il 1915, a 250.000; tra il 1916 ed il 1920 le esportazioni scesero ancora a 150.000, e ancora, tra il 1921 ed

pochi decenni più tardi un rapido decadimento e una totale redistribuzione delle funzioni della città, grazie soprattutto alla perdita di considerevoli parti di territorio⁶ e alla successiva riforma amministrativa del 1923, che la privò delle funzioni di *Capoluogo di Circondario*, a beneficio del capoluogo leccese.

Oltre ai due grandi conflitti mondiali, varie furono le cause che impedirono la ripresa economica, tra cui in particolare il rapido incremento del trasporto rotabile⁷ ed il calo di interesse dell'olio lampante sul mercato internazionale, ed ancor più la totale assenza totale di rinnovamento industriale, in grado di surrogare le perdite dovute alla produzione olearia.

La realtà commerciale della città, incentrata in gran parte sulla produzione e sul trasporto dell'olio, aveva comunque dato vita ad altre attività correlate, considerando che la molitura delle olive avveniva in gran parte all'interno della città murata: nel 1857 il catasto censisce entro le mura ben 35 frantoi e 2.000 cisterne⁸, che possono chiaramente dare l'idea della vitale funzione di magazzino cui l'intera città era votata: non vi era edificio che fosse privo nei suoi ipogei di almeno una cisterna per purificare⁹ e per raccogliere l'olio, accrescendone il valore e attendendo il momento più proficuo per vendere. Se infatti a speculare erano le famiglie più ricche, anche i meno agiati avevano un reddito sicuro, come ad esempio gli artigiani delle "botti" per il trasporto della preziosa merce o anche gli "*bastagi di olio*", la cui Confraternita, una delle più ricche, commissionò il pregevole patrimonio pittorico oggi conservato nella chiesa confraternale di *S. Maria della Purità*.

Strettamente connessa alla situazione politica ed economica di Gallipoli fu conseguentemente la sua espansione urbanistica fuori la cinta muraria, necessaria e generata principalmente per due motivi: in primo luogo, l'ideazione di un progetto per il Piano Regolatore del nuovo Borgo, ed in secondo

il 1925 a 50.000. Una breve ripresa si ebbe dal 1931 al 1940 con il massimo volume di carico mai registrato: 900.000 quintali annui, ma lo scoppio della II guerra mondiale chiuse definitivamente i mercati orientali, aperti nei decenni precedenti permettendo il maggiore flusso di scambi e di guadagni mai realizzato.

6. Nel 1854 le fu sottratta l'area relativa alla città di Alezio e poi, nel 1911, della frazione di Sannicola.

7. È il caso di ricordare brevemente alcuni momenti relativi all'arrivo della ferrovia. L'inaugurazione del tratto Zollino-Gallipoli è del 1° novembre 1885, ma da oltre 20 anni Gallipoli reclamava il collegamento ferroviario. Solo nel 1935 si ebbe il tratto, ancor più voluto, che univa la stazione con il porto, tratto che sarà utilizzato per pochi anni.

8. Elio PINDINELLI, *Una memoria recuperata: gli antichi frantoi di Palazzo Granafei*, Gallipoli 1988.

9. Il particolare tipo di roccia, in cui erano scavate, un calcareo poroso ma molto compatto, volgarmente conosciuto come "*carparigno*", si rivelava un ottimo filtro per l'olio che migliorava così la sua qualità. Non dimentichiamo comunque che la città rappresentava un'immensa fortezza, ritenuta tra le più sicure del regno, quindi ottimo riparo per il prodotto in attesa di imbarco.

luogo a causa dell'estensione del suo territorio il conseguente incremento demografico delle comunità agricole avvenuto tra il '700 e la fine dell'800¹⁰. Sino all'inizio del '700, infatti, il territorio, privo di insediamenti agricoli, condizionava la popolazione bracciante gallipolina a spostarsi quotidianamente dalla città verso la campagna, concentrandosi a vivere entro la cinta perimetrica della penisola; dopo secoli di assedi e incursioni, infatti, grazie ad una relativa tranquillità¹¹ solo adesso si acconsentiva ad espandersi e trasferirsi fuori le mura.

La nascita del Nuovo Borgo

Il lasso di tempo entro il quale si è giunti allo stato di fatto rilevato dai differenti progetti sul *Piano Regolatore del Nuovo Borgo* e soprattutto del registro "*Numerazione civica del Borgo di Gallipoli*" si deve racchiudere in 42 anni e cioè nella differenza tra la data della fonte esaminata, 1899, e l'anno in cui risultarono decaduti i vincoli imposti dalle servitù militari, il 1857, anno in cui il Borgo ancora non esisteva¹². Ma si possono fare ulteriori e ragionevoli riduzioni a questi 42 anni: la carta nautica¹³ datata 1876 [Fig. 1], suffragata dall'analisi dei fascicoli relativi alle concessioni enfiteutiche, ci farebbe posticipare la data di inizio del maggior fermento edilizio. Come i rilievi topografici pure un altro portolano¹⁴ del 1893 [Fig. 2], nonché le stesse affermazioni dell'Arditi che, parlando del nuovo Borgo, nel 1880 scrive «[...] si va completando di palazzi, botteghe, mulini a vapore e solfuro di carbonio, officine per la costruzione di carbonio ed altro»,¹⁵ comprovano che in poco più di un ventennio si era dato inizio alla edificazione del Borgo e si era raggiunta una notevole espansione, al fine di soddisfare sia le esigenze abitative che quelle produttive-commerciali.

Il progetto del Borgo: da città mercantile ad insediamento residenziale

Prima dell'Unità d'Italia, al di là del ponte non esisteva alcun insediamento abitativo, anche se il Largo del Canneto¹⁶ era da tempo sede di alcune attività, come l'area di mercato e le fabbriche con i depositi per lo stoc-

10. Le più importanti saranno Alezio e Sannicola.

11. L'ultimo assedio della città risaliva al 25 agosto del 1809 ad opera delle truppe Inglesi.

12. Francesco D'ELIA, *La servitù militare su la città di Gallipoli*, Tip. La Sociale, Gallipoli 1912, p. 7. Si veda anche: Carlo M. SALADINI, *Gallipoli*, in «Storia dell'Arte Italiana, Inchieste sui Centri Minori», vol. 8, Torino 1980, pp. 343-363.

13. *Rilievo del porto e rada di Gallipoli*, Genova, Ufficio Idrografico, in: Vincenzo CAZZATO, *La provincia di Lecce*, Capone, Cavallino 1984. Il rilievo era stato effettuato tra il 1873 ed il 1874.

14. Tale documento è conservata nella Archivio Fotografico della Biblioteca Comunale di Gallipoli.

15. ARDITI, *La corografia*, cit., p. 208.

16. Il Largo del Canneto attualmente delimita il porto peschereccio fornendo alle imbarcazioni l'attracco.

caggio delle botti¹⁷. La planimetria¹⁸ riportata da Carlo Baldari nella rivista "Poliorama pittoresco" del 1856 riporta con cura le costruzioni presenti al di là del ponte: "... 11) Cappella del Canneto, 12) prospetto della Fontana, 13) Lazzaretto e Casa della Sanità 14) botteghe di bottai, 15) Strada Nuova (intorno alla quale verranno edificate le prime costruzioni), 17) Cappella del Rosario ..." [Fig. 3].

Il primo progetto del *Piano Regolatore* della città con l'edificazione del nuovo Borgo risale al 1785 e fu redatto dall'architetto gallipolino Vincenzo Ferraresi, su diretta committenza delle autorità governative napoletane¹⁹; il Ferraresi all'epoca era già un esperto urbanista, come testimoniano le sue numerose progettazioni²⁰ per la riedificazione e gli ampliamenti di alcuni centri della Calabria²¹ colpiti dal terremoto del 1783. L'assetto planimetrico²² del *Nuovo Borgo di Gallipoli* rispecchiava le linee direttive già adottate dal Ferraresi per le città calabresi, e seguivano fundamentalmente le concezioni urbanistiche dei suoi maestri, in *primis* Francesco Milizia, che lo indirizzò presso l'Accademia di S. Luca di Roma agli studi architettonici ed alle prime progettazioni²³ [Fig. 4]. Alle teorie miliziane, si aggiunsero negli stessi anni

17. «[...] Di fatti in tutto quel terreno oggi sorge il borgo, non vi erano, né vi potevano essere fabbricati eccetto i tre magazzini per fabbriche di botti costruiti dai negozianti Giovanni Rossi, Giovanni De Pace e Giovacchino Rossi per speciale autorizzazione concessa dal governo di Ferdinando IV verso la fine del secolo XVIII, attesta la necessità per lo sviluppo di quella industria». Si veda: D'ELIA, *La servitù militare*, cit., p. 7.

18. Carlo BALDARI, *Saggio dello stato geologico e topografico di Gallipoli*, in «Poliorama pittoresco», a. XVII, Napoli 1856, pp. 86-93, Tav. III.

19. Sulla figura e la formazione di Vincenzo Ferraresi (Gallipoli 1741-Marsiglia 1799) si veda: Clementina BARUCCI, *Vincenzo Ferraresi (o Ferrarese)*, scheda Bio-bibliografica n. 22, in Clementina Barucci, Gabriele Corsani, Pier Luigi Palazzuoli (a cura di), *Principi urbanistici degli Stati italiani. Dalla metà del Settecento alla Restaurazione*, «Storia dell'Urbanistica», s. III, 12/2020, Edizioni Kappa, Roma 2020, pp. 249-253.

20. Paolo SICA, *Storia dell'Urbanistica: Il Settecento*, Laterza, Roma-Bari 1976, pp. 201-202; ed ancora Ilario PRINCIPE, *Città nuove in Calabria nel tardo '700*, Effe Emme, Chiaravalle Centrale 1976, cap. III, pp. 91-120; Clementina BARUCCI, *Nuove fondazioni e addizioni urbane tra Settecento e primo Ottocento*, in Clementina Barucci, Gabriele Corsani, Pier Luigi Palazzuoli (a cura di), *Principi urbanistici degli Stati italiani. Dalla metà del Settecento alla Restaurazione*, «Storia dell'Urbanistica», s. III, 12/2020, Edizioni Kappa, Roma 2020, pp. 95-115.

21. Le città per cui lavorò il Ferraresi furono: Seminara, Bagnara, Borgia, Cortale, Mileto e S. Eufemia di Sinopoli. Cfr. Giovanni VIVENZIO, *Istoria de' Tremuoti avvenuti nella provincia della Calabria ulteriore e nella città de Messina nell'anno 1783*, Neppa Stamperia Regale, Napoli 1788, vol. II.

22. Uno dei progetti del Ferraresi è stato ritrovato in copia nell'Archivio di Stato di Napoli da Giuseppe Carlone. Cfr. Giuseppe CARLONE, *Perizie giudiziarie e cartografia precatastale nell'Ottocento*, in «Storia dell'Urbanistica: Puglia/I» (a cura di Enrico Guidoni), edizioni Kappa, Roma 1989, p. 36.

23. Si veda il *Saggio* del Milizia. Cfr. Francesco MILIZIA, *Saggio di architettura civile e lettere riguardanti le belle arti*, nella stamperia Cardinali & Frulli, Bologna 1827, p. 165. Cfr. anche: Tommaso MANFREDI, *La generazione dell'antico. Giovani architetti d'Europa a Roma: 1750-1780*, in Elisa Debenedetti (a cura di), *Architetti e ingegneri a confronto. I. L'immagine di Roma tra Clemente XIII e Pio VII*, Bonsignori, Roma 2006, p. 56 e segg.

le influenze francesi del Laugier e soprattutto di Pierre Patte, nell'intrinseco rapporto tra programma architettonico e struttura urbana²⁴: il progetto prevedeva infatti un impianto a scacchiera regolare pressoché quadrilatera, a pianta ortogonale, con una grande strada rettilinea, convergente in una grande piazza centrale ed il fondale di una grande chiesa. La strada era contornata da lotti quadrati, organizzati secondo una griglia regolare, di stampo ippodameo, da adibiti a residenze o fabbriche. L'asse viario principale era costituito da un grande percorso, la cosiddetta *Strada Nuova*, poi detta Via XX Settembre (attuale *Corso Roma*), che divideva il Borgo in due zone, con due rispettivi *water-fronts*: la parte di scirocco e quella di tramontana. Tale rettilineo, che rappresentava il nucleo centrale della nuova città, oltre alla funzione commerciale avrebbe assolto egregiamente, grazie alla trama reticolare delle vie, anche alle funzioni di difesa e di rappresentanza; nel nodo centrale, infatti, la griglia si allargava in un grande slargo entro cui sarebbero state inserite scenograficamente una piazza ed una chiesa, perfettamente aderenti con le teorie poi successivamente trascritte in un libretto²⁵.

Bisognò comunque aspettare il 1835, perché Re Ferdinando II, con il Regio Decreto del 27 settembre, concedesse il permesso per l'edificazione del Borgo e passeranno altri 18 anni per avere un altro progetto, fissato sulle premesse progettuali del Ferraresi, a firma dell'ingegnere militare Luigi Lamonica [Fig. 5], che prenderà il via di lì a breve. Anche se è indubbio che già da qualche anno erano stati avviati i lavori di sbancamento e spianamento: prova ne è la già citata "*Strada Nuova*" raffigurata nella suddetta planimetria del Baldari.

Ci si è chiesti spesso perché per avviare di ampliamento del nuovo Borgo occorsero quasi 70 anni dalla data del primo progetto del Ferraresi, e soprattutto, perché - se l'espansione verso la campagna era iniziata nel XVIII secolo - solo alla fine del secolo si era arrivati ad una prima ed effettiva progettazione di espansione della città con la concreta redazione del progetto.

La risposta si deve al vincolo imposto dalle servitù militari che vissero sino al 1857²⁶; Gallipoli, come tutte le città del Regno dichiarate piazze-forti, doveva assoggettarsi a queste misure di sicurezza che impedivano

24. Clementina BARUCCI, *Elementi di tradizione vitruviana nella trattatistica architettonica del XVIII secolo. Il Corso di architettura civile di Vincenzo Ferraresi*, in Gianluigi Ciotta (a cura di, con la collaborazione di Marco Folin e Marco Spesso), *Vitruvio nella cultura architettonica antica, medievale e moderna*, De Ferrari, Genova 2003, vol. 2, pp. 400-405.

25. Vincenzo FERRARESI, *Corso di Architettura Civile diviso in tre parti, 1° Bellezza, 2° Commodity, 3° Solidità* (1785 circa, rimasto inedito; pubblicato in appendice a Giovanni VIVENZIO, *Istoria de' tremuoti avvenuti nella Provincia della Calabria ulteriore e nella Città di Messina nell'anno 1783. di quanto nella Calabria fu fatto per lo suo risorgimento fino al 1787*, Atlante, Premessa, saggio introduttivo e schede di Gregorio E. Rubino, Giuditta, Casoria 1992); BARUCCI, *Elementi di tradizione vitruviana*, cit.

26. Il Castello nel 1880 era oramai sede degli uffici delle Gabelle Doganali, giacché - come recita l'Arditi - fu "*Piazza d'armi di 4^ classe*" sino al 1857, anno in cui fu disarmato.

l'edificazione di nuove costruzioni nel raggio di 330 tese (quasi 700 metri), da ogni baluardo difensivo, in questo caso dal Castello. Questo fu ritenuto il vero ostacolo per cui i gallipolini evitarono di abbandonare la città per spostarsi in un Borgo evidentemente ritenuto poco sicuro, qualora fosse collocato troppo lontano dal centro urbano.

A questo punto, alcune osservazioni potrebbero allontanarci da questa ipotesi: le prime concessioni che partono dal 1860 si caratterizzavano infatti per essere di tipo produttivo e per collocarsi al di là delle 330 tese, disponendosi, secondo la lottizzazione prevista dal progetto di Lamonicca del 1858, nelle aree più appetibili, più precisamente nell'intorno dell'erigenda *Piazza F.lli Cairoli* (oggi Viale G. Bovio). Bisognerà aspettare le lottizzazioni del 1862 e del 1870 per avere le prime concessioni al di qua del limite posto dalle servitù. Ma allora, se i primi edifici furono di tipo produttivo-commerciale e non insediativo, era così reale la spinta demografica? Se vi era tale ritrosia nell'insediarsi al di là dei 700 metri imposti dalle servitù, perché si accettava di costruire legittimamente due anni dopo la caduta delle stesse, quando si sarebbe potuto con un nuovo progetto edificare le aree immediatamente prospicienti l'isola? Perché si attendevano ancora quattro anni per lottizzare l'area del Canneto e ben oltre dodici per l'area che circondava il Seno della Giudecca?

In ultimo, era davvero reale la *fatiscenza*²⁷ di cui si era parlato in varie occasioni? Il D'Elia ci viene in soccorso ricordando che gli ultimi limiti imposti dalle servitù militari si erano ridotti a 100 tese (poco più di 200 metri) ed impedivano ogni sorta di modifica degli edifici che vi ricadevano, vincolo che aveva come nucleo di riferimento il Castello ed il baluardo di S. Francesco. Egli rammenta²⁸:

«Ma cosa importava quella servitù? Lo dico subito. Essa era un onore più gravoso della chiusura dell'unica porta di Gallipoli in tempo di notte, perché [...] contro la estetica edilizia proibiva ai proprietari di portare innovazione alcuna ai fabbricati [...] di sovrapporre piani ai preesistenti o mutare i tetti che li coprivano in volte in muratura. Ecco perché tutti gli edifici della nostra Gallipoli [...] che erano compresi in quel raggio, erano tutti coperti a tetto e rimasti, quali erano stati molti secoli prima [...]».

Più avanti aggiunge:

«[...] Gallipoli si presentava al forestiero, nel suo ingresso e nel meglio punto, con l'aspetto di un casale e non di città; ma era rimasta tale, perché la servitù militare raggiante dal Regio castello, impediva ogni modificazione».

Una definitiva ed ulteriore risposta si potrà dare solo con una approfondita analisi demografica della popolazione gallipolina dell'epoca, ancorata ad

27. In molte occasioni, i cronisti coevi avevano dichiarato che gran parte delle costruzioni al di là del ponte si trovavano in uno stato di conservazione assai fatiscante.

28. D'ELIA, *La servitù militare su la città di Gallipoli*, cit.

uno studio della distribuzione abitativa all'interno dell'isola, studio che esula dall'obiettivo di questa ricerca.

I Tempi di sviluppo

Il progetto del Lamonica del 1858 verrà attuato con le prime lottizzazioni mediante la Delibera Decurionale del 10 settembre 1859, in cui si stabilirono le norme per la cessione del suolo ai cittadini interessati a edificare. Trattandosi di suolo appartenente al Demanio comunale, la sua alienazione non era concepita, bensì si trattava di cessione in concessione enfiteutica perpetua, come tale, soggetta al pagamento di un canone annuo "*in grane 5 o 6 per canna quadrata*" a seconda del posizionamento del suolo.

A distanza di due anni, si troviamo un'altra Delibera Decurionale, del 12 aprile 1861²⁹ che modifica il precedente regolamento per la cessione dei suoli, in quanto il canone enfiteutico era risultato eccessivamente oneroso; ciò aveva scoraggiato i potenziali enfiteuti, i quali al contrario dovevano invece essere invogliati alla edificazione del nuovo Borgo. La nuova delibera ridusse il canone alla metà (*2.5 e 3 grane per canna quadrata*), e lo sospese per i primi dieci anni di concessione; l'enfiteuta però da parte sua doveva impegnarsi a dare inizio ai lavori di edificazione entro due anni dalla data di concessione, il cui termine si sarebbe stabilito di concerto con l'Amministrazione Comunale. Queste nuove norme avrebbero avuto validità due anni, oltre il quale termine la giunta avrebbe avuto piena libertà di poter decretare in merito.

Il governo municipale di Gallipoli aveva repentinamente riveduto le proprie deliberazioni, riscontrando che le somme richieste risultavano troppo esose rispetto all'effettiva esigenza di costruire fuori dall'abitato, necessità che evidentemente non era così sentita dai cittadini, considerato che, pur di incentivare le nuove edificazioni nel Borgo, fu sospesa la corresponsione del canone, obbligandone però l'edificazione.

Allo stesso anno 1861 risalgono le prime concessioni enfiteutiche: il primo lotto fu assegnato al decurione Starace (n. 1 della pianta), ad esso seguirono le assegnazioni dei lotti in posizione più favorevole, e cioè prospicienti la futura Piazza Cairolì o la via principale (Via XX Settembre). Presero possesso: Stevens (Lotto n. 2), Cinque (Lotto n. 5), Chiaiese (Lotto n. 20 e 37 con il n. 1 i più prossimi alla città), Cimino (Lotto n. 3 e 5), D'Elia (Lotto n. 24), Urso (Lotto n. 21). Mentre si andavano assegnando i primi lotti, la caduta delle servitù militari richiese la redazione di nuovi progetti di lottizzazione, che interessarono le aree più prossime alla città vecchia e quindi più appetibili.

29. Archivio di Stato di Lecce, *Intendenza di Terra d'Otranto, Affari Generali e Particolari dei Comuni* - n. 5. Affari particolari dei Comuni, busta 33, fasc. 654 Gallipoli, s.n.

Fu così lottizzata anche l'area prospiciente il *Largo del Canneto*, e tra il 1862 ed il 1864³⁰ furono assegnati i cinque lotti previsti dalla lottizzazione a firma dell'ing. Gregorio Consiglio [Fig. 6], di cui quattro furono unificati due a due essendo dello stesso enfiteuta: Domenic'Antonio Perrone, Corrado Clauson e Stefano Baylè (i tre lotti corrispondono ai n. 82, 83 e 84 unificato con 87). La delibera di concessione (6 agosto 1864) vincolava la destinazione d'uso dei suoli concedendoli solo per edificare magazzini. Il 4 marzo 1869³¹ venne picchettato il terreno nel largo denominato "*Giuncaie*", prospiciente il "Seno della Giudecca": si trattava del lotto di maggiori dimensioni (n. 44), 4.000 metri quadrati che vennero concessi alla ditta *Meuricoffe e compagni* di Napoli per realizzarvi uno stabilimento industriale. Dal rilievo planimetrico dell'ing. Gregorio Consiglio si evince come i lotti 20 e 37 di cui si è parlato erano già edificati ed adibiti a fabbrica.

La successiva lottizzazione è di maggior rilievo: essa interessava il suolo, che andava dalla fabbrica di botti, descritta dal Baldari, al Borgo, a scirocco della via maestra.

La delibera del 7 marzo 1871 regolamentava la cessione dei nuovi lotti (in totale 7 da n. 43 al n. 50, escluso il 44 già concesso)³², introducendovi alcune novità: sui nuovi isolati veniva infatti concesso di edificare sia le abitazioni che le fabbriche e i magazzini; verranno aggiudicati al miglior offerente a seguito di asta pubblica, con un limite di edificazione di sei mesi dalla licenza di costruzione per l'inizio ai lavori fino ai due anni per il loro compimento. Il canone annuo fu stabilito in circa un ventesimo del valore del suolo, determinato per ogni lotto da apposite perizie tecniche. L'enfiteuta doveva, inoltre, presentare alla giunta municipale il disegno del fabbricato, per la successiva approvazione³³.

A completamento dell'area compresa nei 700 metri vincolati dalla servitù militare restavano 4 lotti (dal 67 al 70), dei quali non si è trovata alcuna notizia circa la loro utilizzazione. Quasi sicuramente la lottizzazione fu realizzata dopo il 1877, con eguale principio dei lotti 43 - 40.

Eguale non si può dire nulla dei pochi lotti che troviamo verso est, al di fuori della prima lottizzazione prevista dal Lamonica, ma sicuramente la loro concessione si colloca negli ultimissimi anni del secolo. Giunti a questo

30. Archivio Storico del Comune di Gallipoli, *Concessioni enfiteutiche al borgo 1862-1876* cat. V, cl. 1, fasc. "Atti relativi alla concessione di suoli al Largo del Canneto", s.n.

31. Archivio Storico del Comune di Gallipoli, *Concessioni*, cit., "Isolato 44, Verbale per l'apposizione dei termini".

32. Di questa lottizzazione non si è trovata la relativa planimetria, sempre a firma dell'ing. Gregorio Consiglio.

33. In questo caso, viene ribadito quanto già prescritto dall'art. n. 7 del Regolamento Edilizio di Gallipoli del 1868, che così recitava: «*Chiunque intenda intraprendere costruzioni, demolizioni, restauri o riforme di tutti o parte degli edifici prospicienti sulle vie o piazze, dovrà presentare al Sindaco analoga dichiarazione scritta. Qualora trattasi di nuove opere, o importanti modificazioni nella forma dell'edificio, o anche nel suo prospetto esterno soltanto, la domanda dovrà essere accompagnata da disegno*».

punto, prima di passare ad un'analisi globale dello stato del Borgo al 1899, si può tentare un'analisi, se pur parziale, riferita ad una data anteriore, il 1876, intrecciando le notizie sinora esaminate con quanto si evince dal rilievo del nuovo Borgo desumibile dalla carta nautica realizzata in quell'anno. La situazione viene sintetizzata graficamente nella Tavola n. 1.

In essa si rispecchia quanto risulta dalla consultazione delle cartelle enfiteutiche (interrotta appunto al 1877). I lotti concessi, ed edificati nell'area del Borgo sono i numeri: 1, 2, 3 (per la metà confinante con la via maestra), 5 a nord della via maestra, 20, 37, 21 (per la metà confinante con la via maestra), 32 e 24. Di questi, consultando i dati raccolti nel registro, si può conoscere anche la destinazione d'uso, come si evince dalla Tabella 1 [Tab. 1].

Escluso l'isolato 32 di cui non si ha traccia nel registro³⁴, dei restanti otto isolati metà sono per la maggior parte adibiti a fabbrica di botti; i restanti tre invece in parte sono utilizzati come magazzino, mentre l'unico interamente adibito esclusivamente ad abitazione, il n.2, risulta frazionato sistematicamente. I proprietari, tutti fratelli, avendo ricevuto in eredità un magazzino o una fabbrica ormai inattiva, lo avranno forse riedificato, destinandolo a civile abitazione: non bisogna dimenticare che sono trascorsi circa già trent'anni dalla concessione. Si desume dunque che i primi lotti assegnati furono totalmente o parzialmente utilizzati per attività produttiva.

Passando alle aree lottizzate successivamente, è noto ormai che i tre lotti del Largo del Canneto furono concessi esclusivamente per uso produttivo: ciò viene confermato dal rilievo del 1899 che vi trova pochissime abitazioni, contrastate dalla maggioranza di magazzini e fabbriche, tra cui persino uno stabilimento enologico. Ad essi si deve aggiungere la preesistente fabbrica di botti, insieme con il grande lotto n.44, che, dopo quasi quarant'anni dal suo picchettamento, è ancora adibito a fabbrica di botti con annesso magazzino.

Per quanto concerne i lotti dal 43 al 50 (di cui risultano edificati dalla carta nautica del 1876 il 48, 49 e 50), dal nostro registro si ricava che questi, per la quasi totalità, sono adibiti ad abitazione ad esclusione di qualche magazzino. Ma come abbiamo visto la loro assegnazione è cominciata 10 anni dopo, inoltre si tratta di isolati di modeste dimensioni e suddivisi in lotti molto più piccoli di quelli analizzati sino ad ora. Si può così facilmente evincere che, durante la sua nascita, il Borgo ha seguito nella sua evoluzione una sua precisa logica: inizialmente si erano insediate le attività produttive, anche di una certa entità; e solo dopo un decennio furono assegnati i primi lotti per abitazioni, date anche le modeste dimensioni degli stessi.

A questo punto non resta che analizzare i dati raccolti dal registro della "*Numerazione civica di Gallipoli*" per comprendere come si è sviluppato nel trentennio successivo il Borgo, non dimenticando che già all'inizio degli anni Ottanta del secolo scorso l'Arditi ne parla come ben configurato nella

34. Esso, comunque, si trova nella Cartella delle concessioni enfiteutiche, e probabilmente fu demolito o mai realizzato.

sua struttura, per cui, come si è già detto, è proprio nel ventennio 1870-1880 che il Borgo acquisisce la sua definitiva connotazione.

Conclusioni generali

L'analisi dei dati farà riferimento a tabelle, ma soprattutto utilizzando le cartografie e la tavola grafica di sintesi finale [Fig. 7] si osservano in modo eloquente i fenomeni di seguito evidenziati.

Le varie destinazioni d'uso elencate nella seconda colonna del registro sono state raccolte in 4 gruppi: magazzini, fabbriche, case con annessi e varie. La tabella seguente riassume le ricorrenze dei 4 gruppi, mentre si rimanda alla tabella n° 1 in allegato per la lettura di tutte le tipologie rilevate ed il loro accorpamento nei 4 gruppi, come si evince dalla Tabella 2 [Tab. 2].

Anche se sono predominanti le abitazioni, circa il 75%, resta comunque cospicua la quantità di edifici destinati ad attività produttive (incluso lo stoccaggio): si raggiunge il 25 % circa.

La stessa analisi fatta numericamente sui 4 gruppi, viene riproposta con la tavola n° 2, che evidenzia ancora maggiormente la presenza di aree produttive, considerando che, se l'unità di misura per il calcolo numerico era la numerazione civica (egualmente conteggiata sia per le abitazioni che per le fabbriche) graficamente si è utilizzato come riferimento il reale frazionamento degli isolati. Ne risulta una percezione della quantità di superficie del nuovo Borgo effettivamente interessata alla produzione, nonché la collocazione spaziale che di seguito permetterà altre osservazioni, come si evince dalla Tabella 3 [Tab. 3].

Il secondo ordine di dati che si analizza concerne, invece, le informazioni desumibili dall'indicazione dei proprietari di ogni unità immobiliare censita.

Eliminati tutti i record riguardanti i proprietari di attività produttiva, sono stati conteggiati 177 intestatari di abitazioni, che, rapportati alle 772 unità censite, danno una media di 4,08 numeri civici per ogni proprietario. Nella Tabella 4 [Tab. 4] sono stati riportati solo i primi dieci tra i proprietari censiti con la percentuale delle unità possedute.

La successione delle notizie cronologiche raccolte in merito ai quattro successivi momenti di evoluzione del nuovo Borgo di Gallipoli, in cui è già risultato evidente il prevalere delle attività produttive su determinate aree, ci ha permesso, alla luce dei documenti esaminati, di rileggere più specificatamente l'aspetto urbanistico di tali informazioni e per giungere ad ipotesi sicuramente inedite ed interessanti

Analizzando l'elaborato [Fig. 7], dove sono indicate la destinazione d'uso dei singoli isolati e la loro suddivisione, si individua un'area quasi totalmente destinata alle attività produttive: essa corrisponde a quei lotti concessi in seguito alla caduta delle servitù militari, cui si va ad aggiungere la prima fascia di isolati e parte della seconda, entrambi compresi nella lottizzazione del Lamonica.

Una più accurata rilettura della pianta può dimostrare che le poche aree residenziali non sono collocate casualmente, ma secondo una ben definita logica progettuale: la maggior parte di esse, infatti, si affacciava sulla via principale, la Via XX Settembre (attuale Corso Roma), che rappresentava e rappresenta ancora oggi *“il passeggio della città”*, posizione altamente privilegiata, che ne aumentava il valore d’acquisto. Altre abitazioni erano invece annesse alle fabbriche (ovviamente edificate in tempi successivi alle stesse), per una più agevole facilità di controllo della propria attività e per una sorta di riqualificazione di questa *“zona industriale”*; altre ancora sorgevano su lotti di superficie ridotta rispetto alla media di tale settore, senza dubbio di più recente aggiudicazione.

Esaminando l’area interessata dal progetto dell’ing. Lamonica, caratterizzato da una più incisiva espansione verso l’esterno, appena abbozzata da tre o quattro nuovi isolati verso est e verso sud, si individuano tre aree.

La prima interessa gli isolati intorno all’asse del Borgo e alle due piazze principali (Cairolì e Candida), che furono chieste in concessione per prime insieme alle aree produttive: esse sono contraddistinte dalla prevalenza di abitazioni e dalla grande superficie del lotto, mentre i frazionamenti più piccoli sono successivi, dovuti a suddivisioni ereditarie o a vendite.

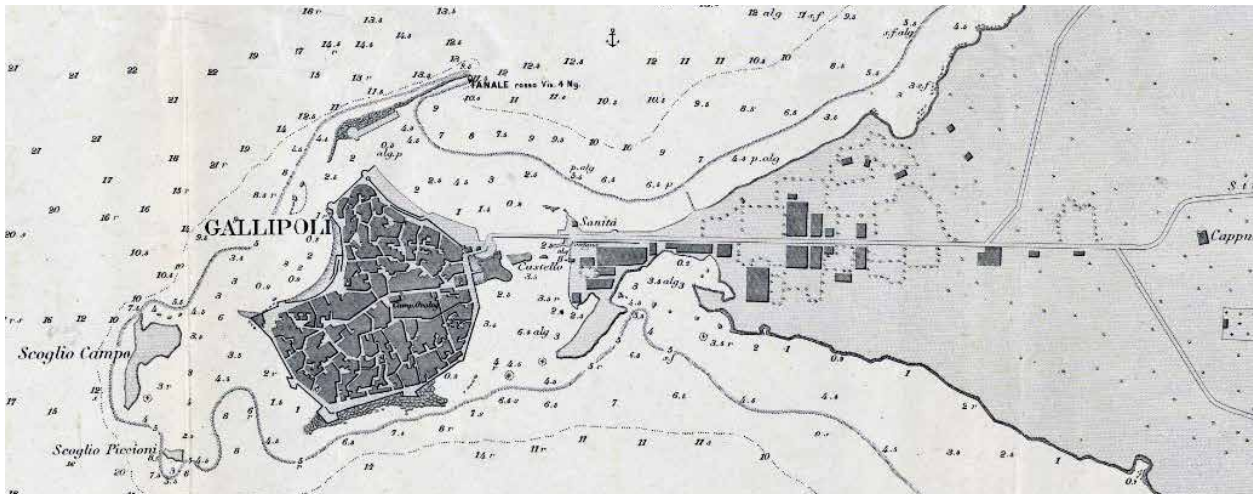
Una seconda area comprende gli isolati a scirocco della via maestra, più precisamente quelli a partire dalla seconda fascia di isolati: qui troviamo esclusivamente abitazioni che insistono su lotti molto più piccoli, ed anche questi sono di più recente assegnazione.

Una terza ed ultima area si colloca al margine del frazionamento dovuto al progetto iniziale, cui si aggiungono i nuovi lotti: qui nuovamente prevalgono le fabbriche ed i depositi.

Volendo riassumere il quadro completo del Borgo si deve concordare nell’individuare un’area *“industriale”* immediatamente adiacente la città vecchia, che, proprio in quegli anni, iniziò la sua lenta conversione in area *“residenziale”*; un’area *“residenziale”* che, nata intorno al nucleo centrale del Borgo, stava vivendo una fase di sviluppo molto rapida soprattutto nei confronti dei lotti ancora liberi a sud, prova ne erano state le nuove lottizzazioni, aree più piccole destinate esclusivamente alla costruzione di abitazioni. In ultimo, bisogna sottolineare il tentativo di creare una nuova area *“industriale”* oltre il Borgo, verso la periferia più estrema della città.

Questa sintesi dello stato del Borgo al 1899 viene così ad avallare quanto si è cercato di evidenziare in precedenza. L’esigenza di sviluppare la città al di fuori della cinta muraria si sentì solo alla metà dell’Ottocento, necessità che non fu inizialmente, come abbiamo già ribadito, di tipo residenziale, ma esclusivamente di tipo produttivo-commerciale. Solo negli anni successivi si darà inizio ad un processo di insediamento residenziale, che esploderà poi nell’ultimo decennio del secolo. Lo sviluppo del Borgo prima di assolvere le necessità produttive e poi quelle residenziali, è stato in qualche modo anticipatorio della grande impennata economica che Gallipoli vivrà con il nuovo secolo.

E proprio quando tutto sembrava funzionare, quando il grande porto era nel pieno della sua attività, quando i trasporti ferroviari erano appena stati inaugurati, quando tutto il nuovo Borgo stava per diventare un enorme cantiere in fermento, ecco che la Grande Guerra segnò il definitivo crollo del potere economico di Gallipoli, potere che per molti secoli l'aveva posta al centro dei grandi traffici mediterranei e che di conseguenza fece sì che il progetto urbanistico di una "nuova città industriale e commerciale" venne trasformato repentinamente in quello di una "città residenziale".

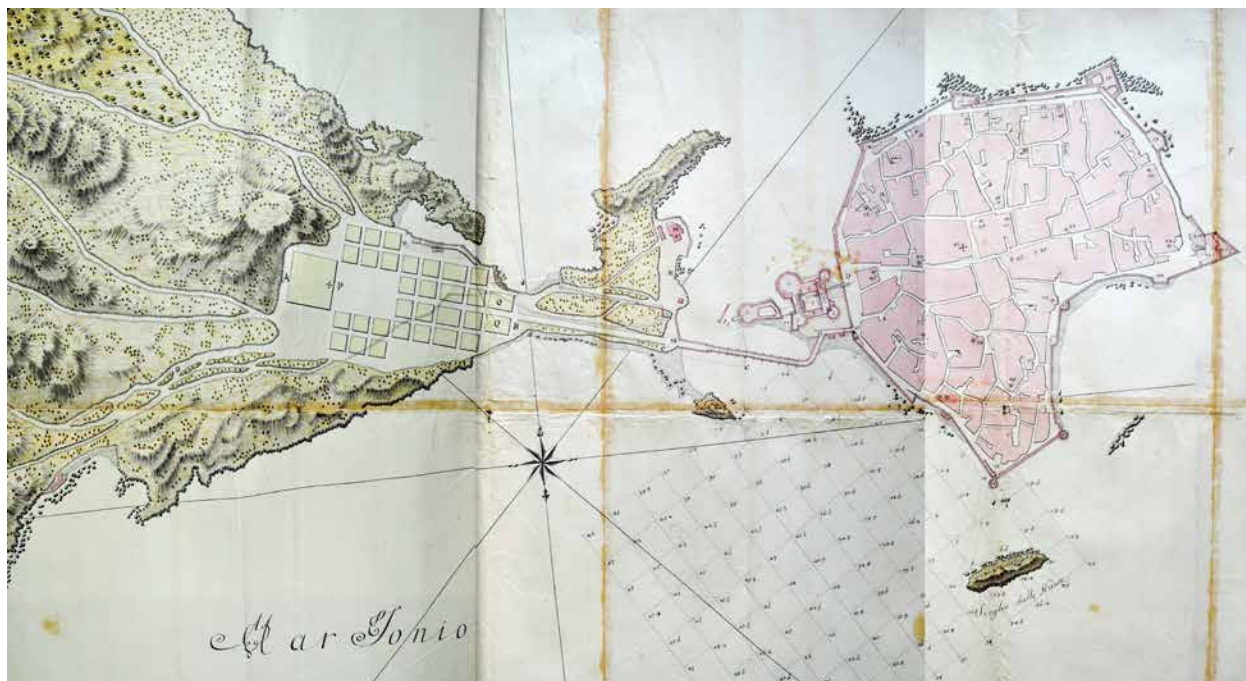
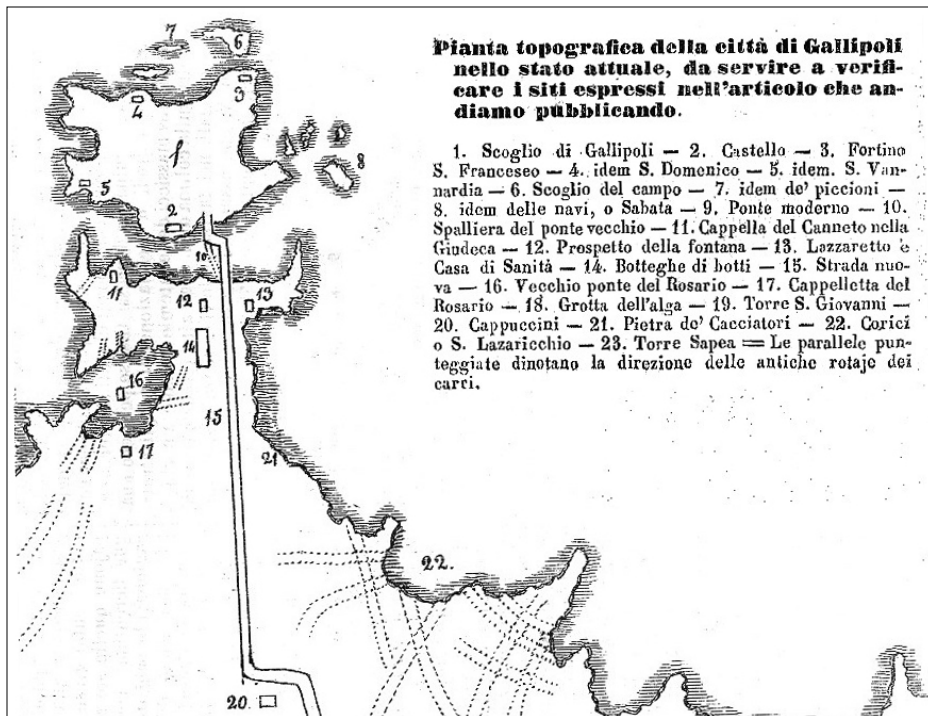


1. Imbert, Antonio, Bolobanovich – Vincenzo et alii, PORTO e rada di GALLIPOLI, rilievi eseguiti dalla Regia Spedizione Idrografica diretta dal Cap.di Vascello A. Imbert, carta nautica, Genova 1876, da: «Libreria Digitale Estense», Mappe e carte Geografiche, Fondo Estense, segnatura S.A. 49-52 (<https://n2t.net/ark:/65666/v1/8499>).



2. Archivio Storico Comune di Gallipoli, Planimetria del Borgo di Gallipoli, Sezione LL. PP., inchiostro di china su lucido, 8 Febbraio 1897, s.n.

3. Carlo Baldari, *Pianta topografica di Gallipoli*, da: «Saggio dello stato geologico - topografico di Gallipoli», in «Poliorama Pittorresco», a. XVII, Napoli 1856-57, pp. 86-93, Tav. III.



4. Vincenzo Ferraresi (attrib.), *Pianta topografica e Piano di fondazione del "nuovo" Borgo di Gallipoli*, 1785-1799, disegno a matita, penna e acquerello, 955 x 1740 mm, particolare, Dis. 12723, Coll. DISEGNI ROT.10.D. 02. «Immagine pubblicata con l'autorizzazione della Società Napoletana di Storia Patria. Ne è vietata l'ulteriore riproduzione».

5. Luigi Lamonica, Pianta della Città di Gallipoli e del nuovo Borgo, da: Archivio di Stato di Lecce, Intendenza di Terra d'Otranto, Affari Generali e Particolari dei Comuni - n. 5. Affari particolari dei Comuni - Gallipoli, b. 33, fasc. 654, inchiostro e acquerello su carta.



6. Ing. Sammartino (?), Planimetria del Porto di Gallipoli con indicazione delle opere eseguite, da: Archivio di Stato di Lecce, Genio Civile, Affari Generali e di Massima, Titolo XI, Gallipoli, b. 318, fasc. 1547, inchiostro nero, rosso e acquerello su carta.

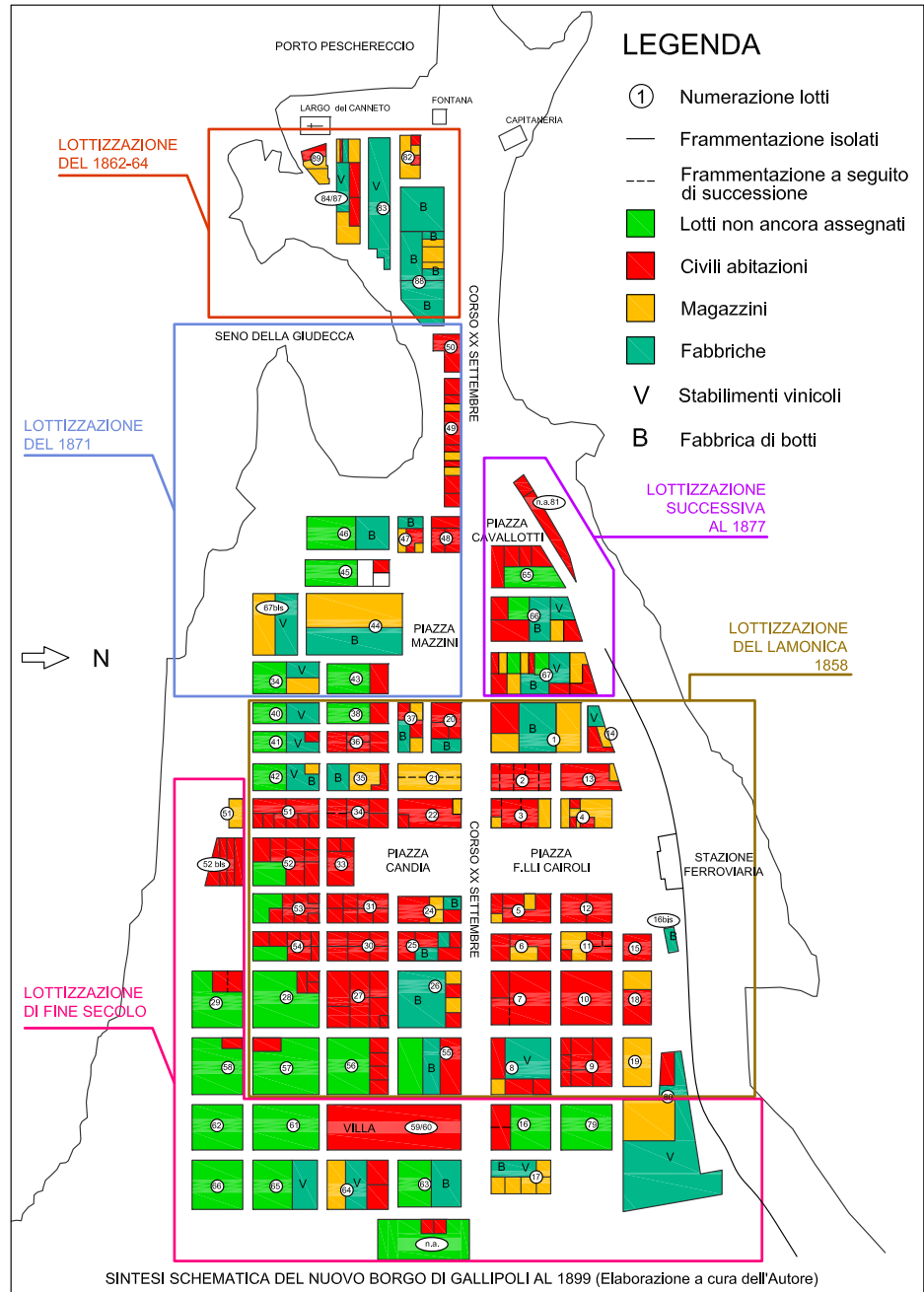


Fig. 7. Ricostruzione cronologica del nuovo Borgo di Gallipoli, secondo la documentazione d'archivio rinvenuta sino all'anno 1899 (elaborazione a cura dell'autore).

ISOLATO	ABITAZIONE	FABBRICA	MAGAZZINO
1	SI	BOTTI	SI
2	SI	NO	NO
3	SI	NO	SI
5	SI	NO	SI
20	SI	BOTTI	SI
37	SI	BOTTI	SI
21	NO	NO	SI
32	NON SI HANNO NOTIZIE		
24	SI	BOTTI	SI

Tab. 1. Archivio di Stato di Lecce, Intendenza di Terra d'Otranto, Affari Generali e Particolari dei comuni, n. 5. Gallipoli, b. 33, fasc. 654, s.c.

TOTALE	GRUPPI	%
718	Case più accessori	75,82
168	magazzini	17,74
58	fabbrica	6,12
3	altro	0,32
totale su 947		100

Tab. 2. Sintesi della tabella "Tipologie degli Edifici", Archivio di Stato di Lecce, Intendenza di Terra d'Otranto, Affari Generali e Particolari dei comuni, n. 5. Gallipoli, b. 33, fasc. 654, s.c.

TOTALE FABBRICHE DI BOTTI	22
TOTALE STABILIMENTI VINICOLI	15
TOTALE MAGAZZINI	42
FERRERIA	1
di cui	
fabbriche di botti e stabilimenti vinicoli della stessa ditta	2
stabilimenti vinicoli con annesso magazzino	7
fabbriche di botti con annesso magazzino	9
magazzini con annesse abitazioni	21
fabbriche con annesse abitazioni	11

Tab. 3. Distribuzione nel Borgo nuovo delle attività produttive.

COGNOME E NOME DEL PROPRIETARIO	N.	%
FRANCO Ferruccio e Eduardo di Francesco	45	6,23
STEVENS figli fu Errico	20	2,77
SOLIDA figli di Francesco e De Simone	19	2,63
MIGGIANO Felice di Paolo	17	2,35
BUCCARELLA Agata m. Miggiano	15	2,08
URSO Gaetano fu Francesco	13	1,80
NATALI Sebastiano fu Francesco	13	1,80
MIGGIANO Carmine di Paolo	13	1,80
D'ELIA Sebastiano fu Francesco	13	1,80
FRANZA Abramo fu Luigi	12	1,66
COPPOLA Giuseppe fu Vincenzo	12	1,66

Tab. 4. Frazionamento della proprietà.

IL TESORO DELLE CITTÀ

Strenna 2022

Collana dell'Associazione Storia della Città

Tutto secondo le previsioni, o meglio secondo le speranze. L'assemblea dei soci del 3 dicembre 2022, svoltasi nell'Aula Magna Urbano VIII della sede di Roma Tre in via Madonna dei Monti, ha chiuso un anno molto particolare, da tutti atteso quale riavvio delle attività sociali segnate dalla crisi sanitaria. In effetti la serie di attività e di eventi sociali, quindi i convegni e le pubblicazioni, tracciano il profilo di una vita sociale decisamente viva e caratterizzata da iniziative e proposte che giungono dalle diverse sedi italiane.

Ritrovarsi in presenza è stata anche l'occasione per valutare l'andamento dello stato dell'Associazione e apprezzare gli aspetti positivi che i numeri portano con sé: 80 soci in varie regioni italiane (Piemonte, Veneto, Toscana, Marche, Lazio, Campania, Calabria, Basilicata, Puglie, Sicilia e Sardegna), alcune significative presenze estere (da Spagna, Turchia, Tunisia); tra questi 36 docenti universitari in servizio e altri 7 in pensione, prevalentemente storici dell'architettura.



Full book free download

Il presente volume è stampato in bianco e nero. È consultabile e scaricabile gratuitamente a colori

